

総合交通政策調査特別委員会

(平成25年2月7日)

豊田政典委員長

皆さん、こんにちは。

総合交通政策調査特別委員会を開催いたします。

芳野委員と伊藤元委員は少しおくれるとの連絡をいただいております。

傍聴の方は、報道関係を初め市民の方、合わせて10名ほどに現在傍聴いただいております。

事項書に書いてありますとおり、下に次回以降の日程、4月、前回決めてもらった日程で予定しておいていただきたいんですが、今日は定例月議会前の最後になりますので、よろしく願いいたします。

きょうは事項書のほうも一くくりで簡単なものになってしまいましたが、最初に幾つか資料等をお配りしていますが、一枚紙の右上に「130125」というのが、前々回1月25日に決定いただいた報告書作成に向けての整理です。私がホワイトボードに書いたやつを改めて配らせていただいたもので、あと、ホチキスどめの、前回1月31日、小嶋参考人に来ていただいたときのまとめを事務局で取り急ぎつくっていただきました。それから、第11回資料ということで、3部お配りしていると思いますが、まず、一枚紙のほうを改めて見ていただいて、特別委員会の今後の進め方ということで、報告書の骨子ということでまとめてみました。

おさらいということになります。先ほど確認しましたように、4月、5月で5回、今後予定してもらっていますので、その中でまとめていかなければいけないなど。今までの議論もありますし、市民アイデアもその中の議論に盛り込みつつ、整理としては、1番、経営主体・形態のあり方、2番、事業に対する四日市市からの補助、国・県の補助メニュー、3番としては、事業経営の改善策（早期に、出来る事項）、1）、2）、3）、誰がやるかという区分です。4番目は、環境整備という言葉で前回も書きましたが、将来にわたって路線を維持・発展させるためにこんなことができるんじゃないかという事項です。

そして、5番目は市民活動や市民努力事項、そんな大まかな整理になっていますけれども、区分けをしながらさらに調査をいただき、まとめていきたいなということでありまして、下にアスタリスクを書きましたように、今までの委員会の調査の中で出された資料で

あるとかご意見、あわせて市民アイデア、これを1、2、3、4、5、上の項目別に整理する作業がまだうまくできていない部分もあるんですが、これもさらに使いつつ、深めるべきところを深め、報告書に盛り込んでいくと。

二つ目は、委員の皆さんの意見集約ができない事項については、両論各論を併記する形の報告書にしていく。

作成の目途としては、5月中旬。

一番下、その後も、また、その間も、四日市市と近鉄との交渉の進展によって、報告・協議すべき事項がある場合は委員会の中で取り扱う。

前々回の議論はそういうことだったと思って、まとめてみました。この件については、皆さん、ご了解いただけますか。ご意見があれば、よろしいでしょうか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それじゃ、これを頭に置きつつですが、次に、平成25年1月31日委員会まとめというのを見ていただいて、前回、小嶋様に来ていただいた内容をまとめてもらったものです。

ざっとポイントを一緒に見ていった後に、皆さんから、感想なり、そこから提案なり、そういったご意見をいただいておりますので、一緒に見ていただきたいと思っております。

大きなくくりとして、(1)では、事前に、1月25日に、この委員会から事前に送らせてもらった質問事項に対する回答をいただきました。2番目、2ページ目のところは、近鉄内部・八王子線存続に関する部分、3番目に質疑と回答、それから4番目、その他(キーセンテンス)と書きましたのは、私のほうで、お話の中で特に印象に残ったというか、重要かなと思ったところを箇条書きにまとめてもらったものです。

それじゃ、1枚目の(1)ですが、クエスチョン1では、1月25日、和歌山電鐵貴志川線について公募当初に持っておられた財務シミュレーション、それから、事業譲渡されて以降の財務シミュレーションについての回答をいただきました。

クエスチョン2は和歌山電鐵貴志川線の公募に応募した経緯、クエスチョン3が特に和歌山電鐵貴志川線の人件費が随分削減されているということについての内容、削減の具体

的運営についての回答を話の中でいただきました。

2 ページ目ですが、お話の中の、特に近鉄内部・八王子線存続に関する部分ですが、1 番のくくりとしては、存続するための各種取り組みということで、 、 、 、 いろいろな側面からの意見をいただいたと。

それから2 番目に、鉄道とB R T についての話をさせていただきました。

3 番目、存続に対する小嶋氏の捉え方、現時点でどんな印象を持っておられるかという話が二つにまとめてあります。

4 番目、近鉄との協議についてのお話です。ここでは、後でまた協議いただきたいと思いますが、2 回ほど前回言われたと思いますけれども、議会などの公開の場で、近鉄の経営判断ができる役員などを呼んで、一度本音の話を聞く必要があるのではないかというお話もいただきました。後ほど皆さんに協議いただきたいと思います。

3 ページ目、委員の皆さんから質疑をいただき、その回答をまとめてみました。クエスチョン1 と2 は、中川委員のほうから、人件費削減であるとか、和歌山電鐵貴志川線の雇用についての質疑がありまして、クエスチョン3 と4 は、芳野委員ですが、営業外収益についての質疑応答です。それから、副委員長のほうから、クエスチョン5 番で、和歌山電鐵貴志川線についての和歌山県の立ち位置、姿勢がどうだったのか。6 番目、伊藤元委員から、貴志川線の未来をつくる会の皆さんが出された600万円の使い道についてのやりとりです。それから、芳野委員、クエスチョン7、公設民託方式についてのもう少し詳しい説明、クエスチョン8 は、芳野委員から、和歌山電鐵、津エアポートラインについて、かわるようになった判断基準についての質問でした。クエスチョン9 も芳野委員で、これは住民運動のところのやりとり、同じく住民運動関係でクエスチョン10、土井委員はこういったやりとりをされました。あとの住民運動関係になると思いますが、クエスチョン11、土井委員が同じく聞かれて、クエスチョン12はちょっと別の話ですが、単独出資にこだわる、第三セクターよりも単独出資なんだというお話がありましたので、副委員長から質問がありました。

そういった質疑応答が3 番、4 番目に から まで大変印象に残るといえるか、参考になるような意見ということで、箇条書きにまとめたものであります。

ということで、思い出していただいて、ご自身の経験とか考え方というところから始まって、それから、近鉄内部・八王子線に実際に乗ってもらいましたし、データを見ていた

いただいた上の意見もいただいた。それから、市民運動の話も詳しくしていただきましたし、経営主体についても一定の考え方をご披瀝いただいたということだったと思いますが、まず、皆さんの印象に残った点であるとか、あるいは逆にこの辺はちょっと違うなと思ったとか、何でも結構です。感想的なことでもいいし、この特別委員会で深くこの点について議論していくべき、調査、議論していくべきではないか、そういった方向でも結構です。発言をいただきたいなと思いますけど、いかがでしょうか。

日置記平委員

傍聴の方、いつも本当に温かい声援を送っていただきまして、ありがとうございます。連日にわたって傍聴いただきましたことに感謝申し上げます。

私は、あの後、自分なりに考えていまして、非常に小嶋会長さんのお話を大変興味深く聞かせていただきました。あのときにこんなお願いをしてみたいなという思いになったのは、もうせっかくきょうこうやって来られたので、このご縁を私は大切にしたいと。引き続いてこの近鉄内部・八王子線も引き受けてくれませんか、そんなことをお願いしたかったんですけど、ちょっとあの場でお伝えすることはできなかったんですが、それくらい熱い思いで聞かせていただきましたし、小嶋会長さんも、我々豊田委員長を中心としたメンバーの取り組みのこの目線に、大変熱い思いを持っていただいたと私は受けとめております。

そこで、今、あの方々の関係する運営方法は、公設民営というふうに発表がありました。それについて、私は、積極的にそんな方向で推進するべきであろうというふうなことに、私自身はそう思わせてもらったんですね。

そうすると、四日市市のかかわりをどの範囲でいくのか。例えば公設民営でいったときに、100%運営するという、現況の形で運営するということになった場合に、市が何パーセントぐらいの比率なのか、あるいは商工会議所を中心とした産業界の皆さん方がどこまでお力添えをいただけるのか、もう一つは四日市市自治会連合会の皆さん方にはどんなお力添えをいただけるのか、それが何パーセントなのか。公設民営の中での運営形態の中で、その運用に携わってくださる企業の首脳陣が何パーセントぐらいの比率でやっていただくのか、そんな構成をしてみる必要があるのかな。つまり経営計画でありますけど。

そこで、これはそんな方向で私は積極的に進めていくのがベストなのかなと、この前の

お話をお聞きして、そんなことを夢に描きました。ということの方向性が出れば、私が、今、申し上げた経営形態のプランニングを設計していく必要があるかなと思います。時間をかけても、そうしていきいたい。そのときに近鉄さんがどう応えてくれるかということとは、大変興味深いことになります。

せんだって、あの後、商工会議所の会頭さんともお会いしました。会頭さんも力強いいろんな形で商工会議所もバックアップしたいと、精神的な問題のバックアップもあるならば、金銭的な問題のバックアップもありましようけど、その具体的なものはまだ触れませんが、いずれにしても支援をしていきたい。それから、近鉄本社へ四日市市自治会連合会の皆さん方と一緒に訪社していただきました。そのときの感想もちょっと聞かせていただきました。

そんなことから、いろいろと私の今の考えを申し上げましたが、そういうふうな方向に行くのがベストだろうという私の現時点の考えだけを申し上げました。

以上です。

豊田政典委員長

経営形態、主体については、後ほどの議題にしていきたいと思いますが、前回の感想ということで聞かせていただきました。

ほかの委員の皆さんもお聞かせ願いたいんですけど、どんな側面からでも結構です。印象でもいいです。

山口智也委員

先日の小嶋会長からのさまざまな示唆に富んだお話をいただいて、さまざまな面で勉強になったわけなんですけれども、その一つの中で、委員長のほうからも、会長のほうからも、一番最後のページのその他の で書いていただいておりますけれども歩くことは公共交通とセットであるというところで、小嶋会長がその四日市市の今の状況を、現場を見ていただいたところで、四日市市は平野が多いにもかかわらず、車社会、車の比率が非情に高く、公共交通を使う人がかなり少ないんじゃないかという印象を持たれたというお話をされておりましたけれども、環境にもいい、また、健康の面からもいいという公共交通を選択していただくということを、先日のこの市民アイデアの中でも、市民の方からもア

アイデアを幾つか出していただいておりますけれども、企業ですとか、また、近鉄内部・八王子の沿線の住民の皆さん、また、四日市市の全市的にその公共交通を使っていただくということをアピールする、そういうことをこれから市としてしっかりアピールをしていかなければいけないというふうな印象を持ちました。

以上です。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

ほか、どうでしょうか。何なりと。

森 智広副委員長

ないようなので、私、前回の最後の言葉でも申し上げたんですけれども、やっぱり小嶋先生のお話を聞いた上で、いわゆるその近鉄内部・八王子線にちょっと未来が見えてきたのかなというところが一つと、あともう一つが、これまで近鉄さんとの関係において、やはりちょっと近鉄さん、どうなのという姿勢があったんですけれども、小嶋先生の話を知ると、やはり近鉄さんも厳しい状況には変わらないと、そういった状況を踏まえながら、やっぱり近鉄さんとしっかりと話をしていかなあかんのかなという思いが出てきました。

ですから、今まで近鉄さんにお話を聞く、なぜ今まで近鉄さんとお話をしていないんですかという発言もあったと思うんですけれども、やはり皆さんのこれからのご意見もあると思うんですけれども、そういうのも含めて、行政の交渉の過程も踏まえてですけれども、そういった近鉄さんにお話を聞くというのも、一つの選択肢なのかなという思いが出てきました。

あと、ここまでローカル鉄道存続に対して、議会が動く例はないと、珍しいということ、お褒めの言葉もいただきましたので、やはりこの特別委員会というものが近鉄内部・八王子線の存続に向けて大きな位置を占めておるんだなと、意味を持っておるんだなということ、また改めて感じることができました。

ということで、希望と、その近鉄さんとのまた関係、ただ、小嶋先生も近鉄さんの現状の体制では無理ということもおっしゃっていたので、その辺の兼ね合いはいろいろあるんですけれども、しっかりと行政、もしくはこの特別委員会が、近鉄さんとの距離感を縮め

ながら進めていかなければいけないのかなと思いました。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

近鉄さんに話を聞くというのは、少し後で皆さんの意見、その部分について聞きたいと思います。

ほか、どうでしょう。

中川雅晶委員

先ほども副委員長も言っておられましたけど、私も必要以上にちょっとその近鉄に対する姿勢という部分で、自問自答をしたところがあります。やっぱりそのベクトルが違うというよりも、やっぱり合わせていくということを模索しなきゃいけないのかなというところは非常にそう感じます。強くそう感じました。

それと、公共交通の、もう本当にこの大きい意味での公共交通のスキームで考えると、非常に厳しい問題がいろいろ、交通権とか言われるように、交通基本法とか、本市も戦略会議とかという形で、公共交通自体をこう見直していくというところで、その公共交通イコールこういう公設民営というところが、この日本における公共交通というところの今の時点の答えというところが非常に印象に残ったというところ。

あと、現実的な話の中で、実際、近鉄内部・八王子線のどこの区間を乗っていただいたか、僕はよくわからないんですけど、視察いただいて、観光面で利用客をふやすということはゼロではないけれども、それはなかなか現実的には難しいでしょうというのがやっぱりプロの目であると思いますし、いろいろ市民のアイデアもこうやって出している。それも本当に無駄ではないと思うんですけども、ただ、これだけではなかなか、そのことをあまり過剰に期待し過ぎて、財務シミュレーションを組んだりとかするのは問題があるのかな。だから、現実なところで財務シミュレーション等を想定して、どういう道を模索すればいいのかということを議論していかなきゃならないかなというふうに強く感じました。

以上です。

豊田政典委員長

ありがとうございます。

特別委員会に出席してもらう前に、都市整備部と正副委員長と小嶋氏と一緒に、四日市駅から小古曽駅まで、片道ですけど、乗ってもらったのと、それから、お話では、事前に両備グループの方がもっと前に全線全駅乗られて、それをDVDか何か、映像では全部見てもらっていたということでありました。

ほかの委員の皆さん、ありますか。

今、1月31日のお話を受けて、感想とかいろいろ、いろんな方面からの意見をいただいております。

石川善己委員

印象に残った言葉という意味でいきますと、このキーセンテンスの一番最後、やっぱり再生は楽しくなければ再生できないよという言葉が、すごく自分の中では印象に残っています。交渉過程を直接我々が聞いていない中で、間接的にいろいろ聞こえてくる部分とかも含めて、ちょっと両者がやっぱりぴりぴりし過ぎた中で、いろんなことを考えてきたのかなというのは、前回のお話を聞かせていただいて改めて感じました。自分も当初、民間企業さんですし、株主さんのこともあるのでという思いで話を聞かせていただき始めたというか、議論に参加し始めたんですが、どうしてもやっぱり立場的に思い入れが深くなってきた部分も含めて、何かちょっとぴりぴりぴりぴりしてきた部分があったのかなという部分で、改めてこの楽しくなければということで、お互い近鉄さんと行政側も、存続を望む市民の側も、もう少し明るい方向を目指せるような話ができるような活動ができやんかなという、何かあまりにも悲壮感がちょっと強くなってきたのかなと、市民の皆さんの反応を聞いていても最近感じる場所がありますので、もう少し何か明るい形で進めていく側面も必要なのかなと、改めてちょっと最初のころの思いを感じた次第であります。

豊田政典委員長

そうですね。私事というか、私もそうなんですけど、特別委員会の運営を考えて夜も眠れない日もありましたし、なかなかどう進めたらいいのかなと悩んだときもありましたが、いろんな意味で希望と元気をいただいたなという思いは同じであります。

毛利彰男委員

とてもすばらしいお話をいただいたと思っています。それは皆さんと全く同じですけども、結論というか、方向性はもうまさにあの先生のおっしゃるとおりだということで、交渉の主役は議会じゃなくて行政なんですよね。だから、行政があの話を聞いて、あるいはもういろいろ腹案も持っていらっしゃると思うんですけども、そろそろ一報を表明する時期に来ておるんじゃないかなというふうに思うんですよ。むしろそれをチェックするのが特別委員会じゃないかなというふうに、これはずっと前から思っているので、やはり交渉のそのサポートをしたり、アドバイスをしたりする、あるいはチェックする、可否を判定する、そういうところで、我々はもちろんアイデアを出したり、知恵を出し合ったりするのは大事なんだけど、リードして交渉しているメーンは、そこに座っておる皆さんなので、やはり皆さんが腹をくくって、次の一歩を出す時期に来ておるというふうに思いますので、そのあたり、逆にどう思ったかと聞きたいなと、皆さんに聞きたいぐらいですわ。

以上。

豊田政典委員長

今は答えを求めなくていいですね。

(異議なし)

豊田政典委員長

ほか、ありますか。

(なし)

豊田政典委員長

それでは、いろいろ発言をいただきました。また、これからの皆さん、考えていく中で大いに参考になったと思いますので、頭に置きながら特別委員会に臨んでいただきたいな

と思います。

それでは、今も議論が出ていましたが、小嶋さんのお話にもありました、それから、副委員長も先ほど改めて言われましたが、一度その公開の場で近鉄の考えをお聞きする機会を設けるべきではないかというところです。このまとめで言いますと、2ページ目の一番下の4番のところ、4、近鉄との協議についてというところで、近鉄としての意思決定の前に、議会などの公開の場に近鉄の経営判断ができる役員等呼んで、一度どういった方向性を持っているのか、本音の話を聞く必要があるというお話をいただいたところですが、もちろん例えばお呼びするとすれば、議長とも相談しなければいけないし、いろんな形があると思うんですけども、この点について、皆さん、意見をいただいて、集約できればそうしていきたいなと思いますが、いかがでしょうか。

小林博次委員

近鉄に来ていただいて、いろいろ意見を聞くということについては賛成で、ただ、行政側が、市長選挙の前にちょっと突っ張り合いがあったよね。正式に話を聞いてないとか、だから、こういう話は非公式にいろいろ腹を割って打ち合わせしてという対応が一番大事なところやと思うんやけど。だから、近鉄と行政側がもうちょっと腹を割って話をしないと、話はうまくいかんのではないかと。ここへ呼んだだけでは。だから、来ていただくときには、行政側が近鉄ともっと腹を割って話してもらって、もちろん議会とも。そういう感じの雰囲気をつくってもらわないと、なかなか難しいのではないと思うわね。呼んで、実情を、腹を割って話を聞くというのは賛成ですけどね。

豊田政典委員長

行政と我々委員と近鉄、3者というイメージですかね。同じ席でということですよ。ほかの委員の皆さん、どうでしょう。

小林博次委員

近鉄なしでは走っていけやんでな。

中川雅晶委員

私も、さっき小林委員がおっしゃったとおり、いずれは近鉄さんも話を聞きたいというのはさっき申し上げたとおりなんですけれども、その時期とか、それから、市と交渉のもう少し煮詰めたところでないと、なかなか難しいのかなと思いますし、逆にそれを考えずに呼ぶと、近鉄としてはどちらが窓口かというところもありますし、やっぱりあくまでも行政が窓口という形で、行政の間で解決しなきゃいけない課題とか、それから、選択を迫られる選択肢とかというのがある程度明確になった上での意見等を聞く場であれば、非常に有効なのかなと思うので、その辺の配慮は必要かなというふうに思います。

豊田政典委員長

要するに来てもらうにしても、時期というか、どこまで進んでいるかというのが大事だよということですが、方向性、まず、方向性についてお二人、それから副委員長については、そういう機会を設けるのは有効ではないかという話ですけど、そのことについて、時期はちょっと少し後にお聞きしますが、どうでしょう。含めてでも結構ですけど。

言ってもらわんと進みませんので、言うてください。ええの。

日置記平委員

もうここにも書いていただいたように、近鉄との協議ということは、今、意見も出てきたね。それで、これまで進めてきた経緯がありますやん。さっき僕が発言したように、四日市市自治会連合会の皆さんと商工会議所の会頭が行っていただいたと。それから、行政がどんな発信をしてもらったかというのがありますよね。それは書類で行ったのか、実際に向こうへ行っていたのか、向こうから来ていただいたのかという経緯があるじゃないですかね。そこで、実際は球を投げて、一番最初、球が投げられたのは近鉄さんから投げられたわけで、その投げられたものが正式な回答として、まだ行ってないと思うんです。例えばそれは、こちらの要望というような形で向こうに伝えられているという段階であろうと思うよね。ですから、近鉄さんの、ここに書いてあるように、経営判断ができる人材にお越しいただくということですけど、この経営判断というのはどこまでなのかということですね。イエス、ノーをはっきり言って、その人の言ったことが、もうそのまま権限がある言葉なのかということもあるでしょう。ですから、この辺のところはかなり難易度の高いことだと思いますよ。当初は近鉄の営業部長あたりのほうが来て、うちは、会社

はこんな方針ですというところで、私どもとキャッチボールをするという始まりから始まるのか、いきなり近鉄の経営権を持っている人に来てくれと言って、ほんまに来てくれるのかどうかですよ。そういったこともいろいろ事前調査をすればわかるわけで、だから、もうちょっと煮詰めて、私の考えですよ。先ほど申し上げたように、公設民営というそんなスタンスができれば、そんなことも踏まえながら、近鉄に意見を聞いてから、こちらから投げかけてみるという方法があると思うんですが。

一つは、まず初めは、これまで四日市市から行っていただいた方々のように、私たちが近鉄本社へ、私たちって、この委員会ということだけにとどまらず、選抜は指定しながら、こちらから近鉄さん側へ行くというのがマナーなのかなというふうな気がするんですが。そんなことを総合的に踏まえて、十分チェックをして準備をするということが必要かなというふうに思います。

豊田政典委員長

日置委員の話、私なりに要約しますと、話し合いについては賛成だけれども、相手をごなたにお願いするのか、人の話ですよ。それから、場所の話。これも煮詰めなければいけないということだったと思います。

小林博次委員

関連やけど、こっちから出て行って交渉というのは、これ、委員会の範疇を超えてしまうのでだめやと思うんやけど、ここへ近鉄の一定の責任を持った人に来ていただいて、実情を聞かせてもらうというのは、これはもうあってもいいと思うんやわな。その場合、どうも入り口で行政と近鉄がつばぜり合いしておるみたいな感じがあったから、もうちょっと腹を割って話をしてくださいよと。ちょっとなごんだところで来ていただきゃ、本音が出るかもわからん。どっちにしても、都市施設の一部として、近鉄がおやりになるか、ならんかは別にしても、残していかならんわけですよ。この旧市内も過去にドイツ並みに総合交通規制で車の乗り入れ制限もするかという話が一時あって、一方通行だとか走行規制だけやりましたね、ここ。だから、そんなふうにだんだん時代が動いていくわけで。だから、脱車社会に入っていくとすると、これ、今、そうやで、近鉄をなくすとか、そんな話には全くならないので。だから、基本的なことがお互い認識できたら、後は協調でき

と思うんやわね。ただ、子会社化して料金を倍にするわって、倍にしてしまったら、倍にするのはええけど、倍にしたら、もう乗るのはやめたと言われるに決まっているのでな。だから、さまざまなことはやっぱり行政側で考えてもらわないと、議会としては難しいと思うんやわな。だから、とりあえずここに近鉄のどなたかに来ていただいて、実情はこうですよというのを聞いて、我々も判断をしていく参考にするということではないかな。その辺、いつ、どうするかは正副委員長に一任しますけど。

豊田政典委員長

とにかく場所はここで、調査研究の一環として実情をお話しいただき、理解、協調を深めるということになればいいんじゃないかと。

ちょっと待ってくださいね。

加藤清助委員

近鉄さんにお越しいただくことを考えるということでは、反対はするつもりはないんですけども、それも相手さんが来ていただけるかどうかということもあるし、そもそもお招きするについても、どういう趣旨で、どういう、さっき実情を伺うとかという言葉が出ていますけど、そういう趣旨の場にお招きするのかという、そこら辺のこの委員の認識も一致しておかないと、お招きしたときに、全然違う話とか。それで、状況的にはこれまで私たちが聞いているのは、近鉄さんはBRTの提案を市にしていますよね。市のほうは、先日、首長の田中市長が、1週間も経たんかな、記者会見で鉄道以外の選択肢はないというふうに断言して表明していますよね。そういう中、経過と今の状況の中で、近鉄さんをお招きして、我々がどういう趣旨で何を聞くかというところら辺を、やっぱり相手にお伝えして、その結果、受けていただけるかどうかわかりませんが、そこら辺はちょっと整理しておかないといけないのかなと思います。失礼にもなるし。

豊田政典委員長

おっしゃるとおりで、一番のポイントというか、大切なのはその議題の協議ですね。中身。それは整理しておく必要がある。私も考えつつ、まだ固まらないまま皆さんに振っているのをご容赦いただきたいんですけど、今、時期、そして、それに関連しますが、内容

ですね。それから、相手、どういった方をお願いするか。そして、その形はどうするか。小林委員から少しいただきました。場所ですね。いろいろ整理せなあかんですけど、方向性だけでも決めていければなと思いますが、諸岡委員、どうでしょう。

諸岡 覚委員

今、小林委員がおっしゃられたその近鉄との協議というのは、私も早急に、時期という意味では、早急にすべきだと思います。加藤委員が言われたように、内容と我々のポジションは、あらかじめきちっと明確に定めておかなければいけないと思います。

私たちが、今、聞いている情報というのは、全部役所を通じて、役所のフィルターがかかった情報なんですよね。役所のスタンスというのは、この間も発表があったし、この委員会でも何度も役所側は答えていますけれども、近鉄側にお金を出すことは基本的にないんだというスタンスを、役所はずっとお答えしていらっしゃる。我々は役所の味方であってはいけません。あくまで市民の、住民の味方でなければいけないわけで、役所のスタンスが、もしびた一文出さんよと、結果として近鉄が撤退をして廃線になったとしたら、それはもう近鉄のせいだ、役所は関係ないんだというスタンスかもしれないし。ひょっとするとね。近鉄さんがどう考えているか、ちょっと私はわからないけれども、我々は役所の味方でもなく、近鉄の味方でもなく、住民の味方だというスタンスに立って、中立の立場で、まっさらな気持ちで近鉄さんの意見を聞いて、これまでもう役所の意見をずっと聞いているわけですから、両方の意見を聞いた上で、その上でまたこの委員会は考え方を整理をしていかなければいけないのかなと。そうあるべきなのかなと。最初から一方的に役所と一緒に歩調を合わせて、役所の味方になってしまうと、結果として市民を敵に回すことになりかねないので、そんなスタンスを持ちたいなと個人的には思います。

豊田政典委員長

今は内容について市民代表の立場から直接聞くんだと、それが大事だと。それは早急に、時期については早急にとのご意見だったと思います。

いかがでしょう。

そうしたら、ちょっと整理させていただきますが、時期や内容、人選、場所、形式等はちょっと置いておいて、いずれにしても当委員会として、議長と調整させてもらいつつ、

近鉄さんに要請をかけて、参考人という形になると思いますが、来ていただく方向に異論はありませんか。

(異議なし)

豊田政典委員長

それは、その前提で話をしていきますが、時期と内容が絡みますので。

中川雅晶委員

その前に行政の考えはどうなのかなというのが。

豊田政典委員長

どこかで聞こうと思ったんですが、ここで聞きましょうか、じゃ。

今までの我々の意見をいろいろ出してもらいましたが、それについて、この委員会が招致をすることについて、お考え、これは注意してくれって変ですけど、これは言いたいというのがあれば。

館都市整備部理事

私どもが特別委員会のほうで近鉄さんをお呼びになることについて、ええとか悪いとか、それはちょっと言える立場ではございませんので、そこはもうお任せするところでございますけれども、やはり近鉄さんとの交渉、ご承知のとおり、今、平行線なわけでございますね。ご承知のとおり、近鉄さんはバス、BRTにしたいんだと。市としては鉄道で残してほしいと。その鉄道で残す場合についての経費の負担について、今後ひょっとすると、いろんな展開をしていかならん可能性がございます。今のところはそういった、市長も鉄道第一ということでおっしゃっておるわけでございますし、議会でもそういうようなお声をいただいておりますので、それで動く方法は、このままでは硬直状態でございますので、次なる進展を考えていかなきゃいけないわけでございますが、そのあたりがやっぱりある程度何かこう少し見えてくるとか、やっぱりそういう時期、これは私の個人の思いということで、済みませんが、今、もし近鉄さんにお越しいただいたとすれば、

多分BRTを主張されるでしょうし、今、近鉄さん、もう既にご紹介ですけれども、いろんな赤字状態で非常に厳しいんだということは、これも当然おっしゃられると思いますので、実情ということでいけば、おおむねお話をさせていただいておるし、特に多分BRTについてはこんないいところがあるんだというところのお話になろうかと思うんですね。ですから、それでは多分、今の特別委員会の方向とは、少し考え方が違ってくるんじゃないかなというような思いがございますので、もう少しこう何か進展してからのほうがいいのかと、そんな思いでございます。済みません。僭越になりますので、あまり申し上げませんけれども、以上でございます。

豊田政典委員長

という発言でした。

皆さんにお聞きしたいのは、そのタイミング、時期と内容ですね。どんな議題で呼ぶか。今まで発言いただいたのは、諸岡委員であれば、直接今までのことも含めて、公開の場で委員会として聞くべきであるということですよ。現時点で。それから、小林委員からも、実情ということを言われましたので、ベースは今のタイミングでということが一つはあると思います。中川委員のほうは、もう少し我々の意見集約なり、議論、調査を進めた中で、例えば補助のあり方とか、経営主体の話ですかね。それから、市民に何ができるんだみたいな、考えをもうちょっとまとめた後のほうがいいんじゃないかという発言だったと思います。時期的にどうでしょうね。難しいところですね。

いずれにしても当初の予定では、最初に事項書に書いてあるように、4月以降になると思うんです。相手もあることですが。4月の5回の中でできれば、一番ありがたいなと思っていますが。

森 智広副委員長

4月となると、2カ月もありますし、これまで行政と近鉄の交渉が全然進展がなかったのに端を発して、近鉄を呼ばなあかんみたいな話になってきている部分もあると思うので、やはりそこはもう行政待ちやったら、もう後手後手になる可能性があるんで、ある程度決めておいたほうがいいと思います。それに合わせて行政は交渉すべきですし、逆にスケジュール感を持って、こっちが、議会がしっかりとポイントポイントをつくっていくという

のも一つかなとは思いますが。

土井数馬委員

ちょっと戻ってしまうかもしれませんが、近鉄の立場、行政の立場、それぞれあると思いますけれども、この特別委員会はいくまでもどのようにして電車で残そうかというふうな議論をしてきているはずですので、近鉄さんに同席してもらうにしても、あくまで電車で残すためには、どう折り合いをつけていくのかとか、どのように歩み寄れるのかというふうなことを、こちらが提案するべきだと思いますし、近鉄のほうも、電車で残すのであれば、こちらから提案していこうよというふうな立ち位置だったと思いますので、やはりそのテーマというか、それはやはり、そこは外せないところじゃないかなと思うんですけれども。だから、あくまでも私どもは電車で残すために、どういうふうに近鉄さんの提案に折り合いをつけていくかという立場で、やはりこう本音で話していくべきじゃないかなというふうに私は思いますけれども。

時期については、もちろん早いほうがいいかとは思いますが、今までいろいろ議論も出てきておりますので、その辺を委員長と副委員長でまとめていただいて、今まで出てきた議論の中で、近鉄さんのほうにどういうふうにぶつけていくかと、聞いてもらうかというのもあるかと思っておりますので、その辺で今まであったものをテーマとして、もう事前に渡すのでも構いませんし、そういうテーマでどうでしょうかというふうに、実際にそれで来てくれるかどうかですけどね。

豊田政典委員長

今の発言は、今までも議論してきましたが、今からしていく内容も含めて、集約したものを提案する形じゃないといけないんじゃないかということですよ。

土井数馬委員

そうです。何度も言いますが、この委員会では、あくまで電車で残すという方向で来ていますので、いかに折り合いをつけられるか。その辺がポイントじゃないかなと思いますけど。そういう話し合いじゃないかなと。

豊田政典委員長

大きく二つの方向から意見をもらっていると思っています。両方よくわかるんですけど、中川委員や土井委員が発言いただいたような、ある程度こちらの考えをぶつけるような形、そういうタイミングという考えもあれば、それを集約していくために、なるべく早く直接聞いたほうがいいんじゃないか。それから、直接聞くことによって、いろいろまた出てくるんじゃないか、意見を出してもらえるんじゃないか、向こうが。両方ともよくわかるんですが、どうしようかな。僕がお聞きしながら思っているのは、提案にもなりますが、まずは来てもらう方向で、近鉄さんに要請をかけてみます。日にちについては4月の日程の中で合わせてもらえば一番ありがたいということ、ということで、皆さんからきょういただいた意見を、もう少しちゃんとまとめたものを、4月2日までの間のなるべく早い時期に、30分かもわかりませんが、もう一回集まってもらって、ある程度整理して集約していきたいなど。その上で近鉄に提案できないかということ、議長と相談していきたいなど思いつつ聞いているんですけども。

そうしたら、ある程度集約できそうなところをいいますが、小嶋先生のところをもう一回見てほしいんですけど、どういった方にといいところで、2ページ目の一番下、先ほども言いましたが、小嶋先生の話では、議会などの公開の場に、近鉄の経営判断ができる役員等に来てもらったかどうかというお話でした。この点については、皆さん、同意していただくことはできますか。

日置記平委員

さっき僕が言ったように、経営判断というのは極めて難しいんですよ、これ。言葉は簡単だけど。来てくれる人にはそれを望みますよ。私は。そうなんですよ。イエスかノーかという結論は出してほしいくらいなんだけど、一挙にそうはいきませんね。すると、そこへ行くなれば、前段階で交渉役も必要やね。根回し役が。それから、これが大事だと思うんですよ。それから、これ、議会が要請するのか、四日市市がするのかですね。これによって相手の受けとめ方が変わると思います。当然やね。だから、このテーマの主体性の一番は四日市市で、2番が議会で、3番が自治体というふうにするのか、これ、主体性がぼやけると、よくないですね。受ける側の近鉄も、その辺のところをぼやけてしまうので、主体性というのはあくまでもきちっと、こちら側の組織の形をつくっておかなければいけ

ない。その上でこの運びを持っていくと。そして、この運びを持っていくのにおいては、まず、ホップ、ステップ、ジャンプでいくのがええんやないかなと僕は思うけど。だから、さっき僕が言ったのは、営業部長とかでの話ですよ。とかというところで行って、そこから情報を収集しながら、次の段階へ行って、最後には経営判断ができる人というところへ行くのがええんじゃないかなと思うけど。何でもいろんな対外的な交渉事というのは、そういうふうにありますね。そんなことを思いました。

小林博次委員

これ、交渉事でないので、状況をちょっと聞かせてくださいと、こういう話やから、その辺だけきちっと踏まえてもらったら、どうですかね。今のところ、平たく言えば、近鉄さん、このごろ赤字やから、何とか車両の入れかえなり運営補助を出してくれやんかという話をしたら、市は出せませんよと。議会の雰囲気を見たら、そんな話はできへんやないのということやったら、そんならもう、自分のところの経営をきちっとするためにはバスしかないよと、こういう提案があったわけやわな。そのままでは、これはもう論議にならないので、だから、何とか今の線を残すために何か知恵がありませんかという話を、近鉄からちょっと事情を、議会として聞かせていただいて、我々の議論に参考になる点がまた出てくるんやないかと思うので。そういう機会をつくってくださいよと。だから、あんまり議論してもややこしくなるので、正副委員長のほうで、そのあたりを配慮して、どんな話をするのか、そんなことを中心に決められたらどうですか。時間がなければ持ち回りでもいいので、委員会は。

豊田政典委員長

お二人の発言ですけど、あくまでも特別委員会の調査研究の一環として、主体はどうだと言われれば、特別委員会になると思います。もちろん議長と相談しますが、議会に来ていただくという形。何回もできませんので、主体が四日市市なら何回もやるべきですけど、議会としては1回になると思いますが、経営判断ができるというか、公開の場で責任を持った答えができる人という意味ですよ。僕も近鉄の組織はよくわからないので、また調べたり、聞いたりしますけれども、という方になると思います。

ということで、きょういただいた意見を一回整理したものをつくってみますので、都市

整備部とも相談しながら、それから、議長と相談の上で、4月2日、次回ですけど、もっと早い時期で集まってもらうか、持ち回りという意見もいただきましたけど、皆さんの意見を聞きたいなど。その上で進めていければ、いきますので。

持ち回りよりも一回また集まってほしいです。30分ぐらいでも。日程を休憩後に調整したいので、一旦休憩させてもらって、スケジュールがない方は持ってきてもらって、次に相談する日にちと時間だけ確保したいなどと思って、休憩をとります。じゃ、45分再開をお願いします。

14：32 休憩

14：47 再開

豊田政典委員長

それでは、再開いたします。

休憩前に話をしました、近鉄さんの参考人招致に向けた皆さんの意見をまとめたものを提示して、決めていく日取りですけど、2月21日に一般質問があって、その終了後というのでいかがでしょうかという相談です。ご都合が悪い方はみえますか。

(なし)

豊田政典委員長

30分ぐらいで終わりたいなど思っていますが。2月21日、本会議終了後、この場所でやりたいと思いますので、お集まりください。

それじゃ、この件についてはこの程度にきょうはしまして、ちょっと、私、忘れていた部分もあるんですが、最初の1月25日の今後の進め方のところの、ちょっと静かにしてください、ペーパーに戻っていただいて、これを見ながら、さっきのとはちょっと別というか、4月2日、次回までに、当初の予定の次回までに日にちがありますから、こういった資料を整理しておけとか、こういった資料を新たにつくってほしいとかというのがあれば、この際出しておいてほしいなどと思うんですが。対象のペーパーを見ながら出していた

できればなと思っています。

私と副委員長のほうでは、市民アイデアを改めて、この項目別に抜き出したやつ、それから、今までの議論のまとめ、この委員会で出された資料であったり、ご意見であるのを整理して、また同じものになります。整理し直したものをつくろうかなとは思っています。それ以外に今の時点であれば、出しておいてもらえば、時間がありますので助かるんですが。

芳野委員、ありませんか。

(なし)

豊田政典委員長

今、ないようでしたら、そうしたら、なるべくその整理し直したものを皆さんのメールボックスへ入れさせてもらいますので、それを見て4月までにさらに追加請求があれば、文書で議会事務局まで早目に出していただければ間に合うと思いますので、そんな扱いにさせていただきます。

それでは、きょうは、あと残りの時間で、今のペーパーで言うところの報告書の骨子、1番、事業経営主体・形態のあり方、それから、2番の事業に対する四日市市からの補助の内容/国・県の補助メニューに関係する部分の資料を、都市整備部のほうで整理してもらいました。これの説明を受けて質疑応答、意見というところの取っかかりから入っていきなと思っています。十分に時間はとれないかもしれませんが、まずはそこに踏み込んでいこうかなという考えであります。

都市整備部に説明者として入ってもらっていますので、資料の説明をお願いいたします。

山本都市計画課長

都市計画課、山本でございます。

それでは、私のほうから、第11回資料として作成させていただきましたものをご説明させていただきます。

1ページ目のほうは集約したデータでございます。そして、2ページ以降につきましては、その取り上げました路線ごとの路線図でございます。これはまた改めて見ていただき

たいと思います。

それでは、この1ページから順番にご説明させていただきたいと思います。それで、一応6路線を対象とさせていただきまして、県内の地方鉄道と県外の地方鉄道のところで調べたものをちょっと用意させていただきました。

それでは、県内の地方鉄道というところで、上から順番にご説明させていただきたいと思います。

養老鉄道養老線でございます。

全長57.5kmの鉄道でございます。営業主体としては養老鉄道、そして、この養老鉄道につきましては近鉄の100%子会社、完全子会社でございます。運営形態としましては、いわゆる上下分離になっております。後で、ちょっと、今、配っていただいております資料のほうで、後でちょっと説明させていただきますが、なお運営形態は、上を養老鉄道が、運営自身としての上と呼ばれる部分を養老鉄道がする、上下分離の下に相当する施設は近鉄が保有するというものでございます。

そして、この養老鉄道につきましては、平成19年10月から事業を行っておりまして、現在、補助の対象としては2期目の区間に入っております。平成23年度から平成25年度までの区間というのが第2期目としての設定がされております。

沿線市町からの支援、そして、県からの支援、国からの支援という形で、三つに分けさせていただいております。この養老鉄道につきましては、年間3億円を上限に運営費補助をするという条件のもとで養老鉄道が行っております。この設定につきましては、当初のシミュレーションとして6億円程度の赤字が出るという形で、これを折半するという形でやっておられます。この沿線には2市4町ございますので、桑名市、大垣市、すいません間違えました。申しわけございません。3市4町でございます。

それで、この隣接します桑名市のほうでは、平成23年度として4800万円の年間の負担を行っているところでございます。

この鉄道につきましては、近鉄の当時としては14億円ほどの赤字が出ていたそうで、それを現在としては9億円程度にしか圧縮がされていないというところでございます。そして、県及び国からの補助はないという会社になっております。ただ、最近、岐阜県のほうは平成25年度から5000万円程度の補助を行うという表明がなされているというふうなところの情報が入っております。

そして、伊賀鉄道伊賀線、2段目でございます。

全線で16.6km、伊賀鉄道株式会社として第三セクターの形で運営をなされております。これも上下分離として、運営のほうを伊賀鉄道が、施設は近鉄、そういう用地も近鉄という形ですが、車両につきましては伊賀鉄道が保有するという形になっております。

補助の期間としては、平成19年度から平成28年度の10年間でございます。これも養老線と同じように、平成19年10月から運営を開始されております。ここにつきましては、市としましての、伊賀市としての補助は6000万円の運営費補助を、そして、車両購入等をされたりしておりますので、国の補助スキームの分担分の1.5億円を、同じようにその形の中で、県は国との補助スキームの中で9000万円、国のほうはそのスキームにのっって2億円の支援をなされているという形でございます。

そして、三岐鉄道北勢線、20.4kmあるものでございます。

三岐鉄道さんが全て運営をなされておられます。これは、桑名市、いなべ市、東員町ですが、用地につきましては沿線の2市1町で持っておられて、施設の管理、運営については三岐鉄道がなされているというところでございます。平成15年4月からスタートされてきて、平成24年度までの10カ年を一つの補助対象の期間とされており、平成25年度についてはまだ1年に限り支援を延長するという形のところの約束がなされておられます。

この沿線の市町2市1町につきましては、10年間で53.2億円の補助を、まず運営費補助をするという約束がなされておられます。ただ、この部分につきましては、53.2億円のうち5.7億円というものにつきましては、車両の修繕やら、レールのやりかえとかということの5.7億円の国の補助スキームの部分が入っております。そして、この三岐鉄道に、近鉄から三岐鉄道にかわられるときに、用地取得として沿線市町で1.8億円出されているところでございます。

したがって、この10年間の間に、沿線市町としては53.2億円と1.8億円、合計55億円の支援をなされておられます。ただ、この沿線市町につきましては、これ以外にも駐車場の整備費というような形の中で、パーク・アンド・ライドとかいうのをなされるために12億円のさらなる追加の支援をなされておられます。県からは用地取得のための1.8億円と、先ほど申しました車両の整備、レールの更新とかいうところで5.7億円の支援をなされておられます。国の補助スキームとして11.5億円、国、県、市で19億円、沿線市町、国、県で総額86億円の支援がなされておられます。

続きまして、県外の地方鉄道の例でございます。

和歌山電鐵貴志川線です。

先日ご厄介になりました小嶋会長のやられる鉄道でございます。

南海鉄道から移りました14.3kmの和歌山電鐵でございます。和歌山市と紀の川市をまたぐ電車でございます。用地は沿線2市で保有されて、施設、運営につきましては和歌山電鐵がされております。施設につきましては、南海電鉄から無償で全てを引き継がれた格好になっております。

補助の期間につきましては、平成18年度からスタートいたしましたので、平成27年度までの10年間というところです。この沿線市町の補助のスキームとしましては、沿線市町2市において、10年間で8.2億円、年間にしますと1200万円を上限として運営費補助をするというお約束がなされておられます。そして、レールの補強、分岐器あたりのところを、国、県、2市で補助をなさっておりますので、これが6000万円。そのほか駅の改修、たま駅長がいます、あの貴志駅のところで新しく駅舎を改修されておられますので、その辺で3000万円をされておられます。県からにつきましては、その沿線2市が用地を取得するための援助として2.3億円が、そして、国のスキームに乗った分岐器等のレールの補強について800万円、そして、変電所の機器の入れかえ等で2.4億円というところでございます。国のほうにつきましては、その国のスキームに乗った分岐器等のレール系に7000万円、そして、変電所の系統に2.3億円、合計3億円の支援がなされておられます。

そして、県外の二つ目、福井鉄道福武線でございます。

もともと名古屋鉄道系の鉄道会社として21.4kmを走っておられます。福井鉄道株式会社 が運営主体となって、一部軌道を走る路面電車型の電車でございます。ここも運営形態としては、用地を沿線市、福井市、鯖江市、越前市の3市で持っておりまして、施設、運営については福井鉄道が全部されるという形でございます。平成21年3月からスタートされて、10年間のスキームで動かしておられます。

沿線市町につきましては、10年間で維持補修、保全系にかかわる費用、年間1.2億円を上限として12億円を補助するという形にされております。県との取り組みで特徴がありまして、県と市で役割分担をされておられまして、国の補助スキームによる地方分担分については全て県が補助をする。一般的には県、市が協力して補助をするという形なんです、国の補助スキームについては全て県が補助をするという形でされたもので、国の補助スキ

ームがなく、保全系維持については3市が協力し合って12億円の補助をしていくという形でされております。そして、この福井鉄道に経営を任せる段階で、用地取得費として3億円を使っておられます。

また、県のほうにつきましては、この用地取得についても8億円を使われ、そして、国と県によるレール等やら車両やらのところにつきましては、10年間で21億円の支援をするというところでございます。国につきましては10年間で10億円の支援をするというシステムになっております。

そして最後に、上田電鉄別所線でございます。

東急系の鉄道会社でございます。11.6kmの営業距離数を持っておられますが、もともとが5路線57.2kmを保有する地方鉄道でしたが、ほかの4線につきましては廃線されまして、現状としては11.6kmの1路線が残っているという形になっております。この鉄道については、上下分離とかという形は実施されていまして、全て上田電鉄がやられている格好になっております。

補助につきましては、今、3期目の補助のスキームになっておりまして、平成16年度からスタートしておられます。そして、市の補助につきましては、これは上田市だけで完結しておりますので、運行経費補助として固定資産税、都市計画税等の全相当分をこの補助していくというところで、9年間で1.2億円の補助をされておられます。そして、レール等の国のスキームにのりつた補助について1.2億円を、そして、ここにつきましては少し特徴がありまして、国の補助スキームにのりつて、事業者負担分、国の補助スキームでいきますと、国は3分の1、地方3分の1、事業者は3分の1というシステムになっておるんですが、この事業者の3分の1分を上田市独自で持っておられます。そして、そのほかにも市単独で安全対策費として5.1億円、9年間で9.5億円の補助をなされておられる、そのような形になっておられます。そして、県につきましてはその国のスキームにのりつた額で、9年間で1.2億円、国につきましては9年間で2.6億円の支援がなされているというところでございます。

そして、2ページ以降をちょっと見ていただきたいと思います。

養老線の走っているところでございます。57.5kmで駅数が27駅あるという現状でございます。

3ページをごらんください。

伊賀線のところでございます。近鉄大阪線の伊賀神戸とJR関西線の伊賀上野を結ぶという形の中で16.6km、14駅で運行なされておられます。

4ページは三岐鉄道北勢線でございます。

20.4kmの13駅、資料の都合で三岐鉄道の三岐線も入っておりますが、ごらんいただければと思います。

そして、和歌山電鐵さんの運行形態のところでございます。和歌山駅からスタートしまして、貴志駅、アニ玉がいる駅でございます。14.3km、14駅でございます。

そして、6ページ、福井鉄道福武線でございます。

福井市から越前市までの21.4km、25駅でございます。そのような形で運行をなされておられます。

そして、最後に上田電鉄別所線でございます。

11.6km、駅数については14駅が保有されているという六つの路線についてご説明させていただきました。

それと、申しわけございません。後で配らせていただきました資料について、少しちょっと補足の説明をさせていただきます。

これは、国土交通省から出ております資料でございます。

事業名としては、鉄道事業再構築事業の例の中にあるんですが、公設民営、ここでは公有民営という例で挙がっております。

若桜鉄道、若桜と書きますが、若桜鉄道でございます。

行政が第三種鉄道事業者となって、土地と鉄道施設を持って、そして、既存の事業者に運行していただく、民営でやっていただく、こういう公設民営の形でございます。

そして、上下分離の形でございます。

ここには、説明させていただきました養老伊賀線がこれになってきます。土地を既存の事業者、近鉄に相当します。近鉄が鉄道施設と土地を保有しておいて、第三セクターなり違う形、別会社のほうで運営していただく。もしくは鉄道施設と土地を第三セクターが保有して、既存の事業者が運行される。青森県にあります青い森鉄道あたりがこの例になってきます。

そして、今後検討いただく場合の参考として、事業譲渡の関係でございます。

既存事業者から全てを譲り受けて、運行、鉄道施設の保有をし、土地を有するという形、

えちぜん鉄道やら、ひたちなか、そして、富山ライトレールあたりがこの事業の譲渡の例になっております。

そして、そのほかでもちょっと施設の形が違いますのが、先ほど説明いたしました福井鉄道でございます。自治体が土地を保有して、事業者は無償貸与して、その事業者が運行と鉄道施設を保有するという形で運行がなされております。

全国でいろんな事例がありますが、それぞれその土地柄か、鉄道の運行状況によって、種々組み合わせがございます。ただ、今、小嶋会長がご説明いただいたように、公設民営もしくはその上下分離の形で運営されているところが多いというのが現状でございます。

説明については、以上でございます。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

一つ、最後、小嶋会長が言われた公設民託という言葉が言われましたけど、これは、この表でいうと、どういうところになるのかな。

山本都市計画課長

この公有民営のところを見ていただくとあれなんです、公設民託になりますと、これは実際のところ、下の自治体のほうが経営責任を負うという形になります。運行を民営のほうにお任せして、経営のほうはその公設側が責任をとる。この公設民営のほうになりますと、運営に関する責任は民側、事業者側で責任をとるという形になってきますので、少しそのあたりのところで最終的な責任の度合いが変わってくるという形になります。

豊田政典委員長

民託というのは、自治体の事業として委託するという意味合いですよね。

山本都市計画課長

そうです。

豊田政典委員長

ありがとうございました。

そうしたら、今、説明いただいた資料について、ご質疑や意見をいただきたいと思いますが。

中川雅晶委員

この出してもらった鉄道事業再構築の、これ、国土交通省のメニューはこういただいたんですけど、来年度から、平成25年度から、総務省のほうで、地方交付税として地方鉄道を支援するというようなメニューもできているんですが、そういうのは活用できるのかどうかということ、そういう情報、それはどういうふうなスキームで、これとは別にそういうことが可能なかどうなのかということと、それから、さっきちょっと公設民営と公設民託というところで、ちょっとわからなかったんですけど、この公設民託であれば、要は運行収入、要は賃金収入は、それは直接市のほうへ収入されるのかどうかということだけ、ちょっと確認させてください。

豊田政典委員長

2点、いただきました。

山本都市計画課長

都市計画、山本でございます。

来年度からスタートする事業につきましては、そのメニュー出しみたいな形はしていただいてあって、詳細な部分のところは正直まだわかっていないというところがございます。いろんなメニューが出てくるような形で伺っておるんですが、もうちょっと国のほうから教えをいただかないと、ちょっとわかりかねます。

館都市整備部理事

済みません。総務省のスキームというのは、もうちょっと勉強させてください。

それから、民託、あのとき小嶋社長がおっしゃられた公設民託ですか、あれはいわゆる委託ということでございますので、収入をどちらがとるかというのは、恐らく差し引きして多分精査されるんだと思うんですけども、たしかどこかのバスを引き受けるのに、そ

のときはもう民託方式で引き受けたという話でしたね。急に倒れかけたバスがあってということで。したがって、民託というのは、もう全くどちらかといえば行政側が責任を持って全部やることですので、ほぼ公営といったほうがいいんですか、それに近いものじゃなからうかなと、そういうふうに推察されますけれども。

豊田政典委員長

いいですか。

(異議なし)

豊田政典委員長

ほか、どうでしょうか。

芳野正英委員

養老鉄道なんかだと、やっぱり県、国のほうが協調補助をとってないんですけれども、これ、そもそもほかの鉄道はそういう国のメニューを選択しに行ったのかなと思うんですけど、養老鉄道だけそれをしなかったということなんですかね。県をまたいでいるからなんですかね。

山本都市計画課長

都市計画の山本でございます。

養老鉄道さんに限って申しますと、近鉄の完全子会社になられて、国の補助スキームを受けられるような形を選択なされなかったというところにあります。これ、もう少し形を変えれば、そのような形になったんでしょうが、どういう経緯かはちょっと存じ上げませんが、そういう形を選ばれておられます。

芳野正英委員

ちょっとこれを山本課長さんに聞いてもわからないかもしれませんが、これのこの国土交通省のこの資料だと、養老鉄道はこのくくりじゃないのかなと思ったんですけど、そ

の新設第三セクターじゃないですもんね、これ。ちょっと違うかなという気もするんですけど、それは国土交通省の資料なので、国土交通省はそういう整理をされているのかなと思うんですけど。

山本都市計画課長

これは、委員の言われるとおりだと思います。ちょっとこれは新設第三セクターではありませんので、新子会社という形ですので、本当はちょっとおかしいんでしょうが、国土交通省さんはこう使われておられます。

森 智広副委員長

さっき課長がおっしゃられたんですけど、100%子会社やと、ローカル鉄道と見なされないんですか。

山本都市計画課長

山本でございます。

仕組みの組み方が、どういうふうにお考えになったのかわかりませんが、補助を受けにくいシステムでつくられています。完全に子会社にただけで、補助を受けられるような要件の会社にされていないというところがあります。

森 智広副委員長

ちょっと整理したいんですけど、この特別委員会でも、前の段階で、近鉄の子会社化したときに補助が受けられるという話もあったと思うんですけども、その辺の細かい部分の整理だけ、ちょっとまた、今じゃなくてもいいんですけども、お願いします。

館都市整備部理事

資料をまたきちっと整理させていただきますが、要は先ほど伊賀鉄道との差は何かと申しますと、伊賀鉄道は車両を伊賀鉄道が所有をいたしました。したがって、その車両の更新については、国、県の協調補助を受けられたわけですね。所有しておりますので。

養老鉄道さんのほうは、もう全くその運営だけで、施設全ては近鉄さんが所有しており

ますので、近鉄さんにはその補助はおりないと。大手民鉄ですので。そういう違いです。ただ、それを選択されたのはなぜかというのはよくわかりませんが、施設は全部近鉄さんが持って、本当の運営だけを、営業だけをやられているのが養老鉄道さんなんですね。多分そのときもその鉄道の状況であったりとか、あるいは車両の状況であったと思うんですけど、その辺はもう一回整理をさせていただきます。

豊田政典委員長

前から時々出てくる車両の協調補助というやつは、6分の1、3分の1というやつで、大手民鉄はだめですよという要件があるわけですよ。整理してもらいんですけども、国の補助メニューを全部整理してくれというと膨大なものになるんですか。その辺はどうですか。

館都市整備部理事

実はいろんな、毎年のようにちょっと制度が変わったりしておりまして、ちょっと複雑になりますので、地方鉄道に対する補助というのはどういうものがあるのか、それから、それがどういう補助率で、通常、国、県、市はどういうふうな割合でそれを分担するのか、そういったあたりを整理させていただきます。

豊田政典委員長

ほかにどうでしょう。

芳野正英委員

資料請求なんですけど、伊賀鉄道のその運営主体自体が第三セクターになっていますよね。これ、伊賀市も出資していると思うんですけど、これのその配分というか、どれぐらいいっていて、プラス、じゃ、当初の出資のみで、あとはその運営主体の伊賀鉄道に対しては、伊賀市は何も出資していないのかという点と、あともう一つは、伊勢鉄道を四日市市も支出していると思うんです。出資か。それもちょっと、伊勢鉄道の状況なんかも教えてもらえればなと思うんですけど。

館都市整備部理事

伊賀鉄道は2%と、伊賀市が出しておるのは2%とお伺いしてございます。

伊勢鉄道の状況につきましては、今、すぐ手元にはございませんので、例えばどういう出資割合で市が出しておるのかとか、あるいは営業状況がどうかとか、その辺も含めてということによろしいでしょうか。

芳野正英委員

資本金幾らで2%なのか、ちょっとわからない。

館都市整備部理事

5000万円です。

芳野正英委員

5000万円の2%。

豊田政典委員長

伊賀鉄道の第三セクターは資本金5000万円の2%、伊賀市が出資しているという答えでした。

資料請求は、伊勢鉄道の補助の部分。

芳野正英委員

出資、支出、四日市市としてどういう形に出しているか。

豊田政典委員長

四日市市からの公費が、どういう形で幾ら出ているかという資料をお願いしておきます。ほか。

小林博次委員

この1ページの資料に加えて、営業利益がどれくらいあるのか、損失がどれくらいある

のか、経営状況がちょっとわかればありがたいと思うんやけど。これにくっつけてもらおうと。

豊田政典委員長

資料、どうですか。

(発言する者あり)

小林博次委員

資料でもらえば。しゃべっておっても時間がかかるで。

館都市整備部理事

もちろん資料で、次回までに、大体つかんでいるところもございませうし、これからちょっとお聞きせんならんところもございませうが、次回までには用意できると思います。

豊田政典委員長

ほかに。

森 智広副委員長

小林委員とかぶっていたので、もういいんですけれども。だから、その民間がどれくらい負担しておるか、年間。例えば養老鉄道は9億円の赤字で上限3億円の運営費補助なので、6億円、要は養老鉄道さん、100%子会社なので、もうイコール近鉄ですよ。近鉄さんは年間6億円見ておるんですよ、これは。例えば伊賀鉄道は幾ら、近鉄さんが伊賀鉄道への出資比率が98%なので、もう完全子会社化なので、連結決算では入ってくるので、どれくらいかというところも見たいなと思っています。だから、3億円というのはあまり多くはないのかもしれないです。

豊田政典委員長

資料請求ですね。

ほかにどうでしょうか。

今回、急遽準備していただいたところがありますので、県内と県外、3、3になりましたが、時間がありますので、もう少しほかの路線もということであれば調べてもらいますけど、どうですかね。これで大体いければいいし。

森 智広副委員長

芳野委員がおっしゃられたように、県内のこういった形で、県内を網羅するのであれば、あともう伊勢鉄道さんだけぐらいですかね。もしあれば、網羅はしておきたいなというのがあるんですけど。県内において。それも後でいいんですけど。

豊田政典委員長

ほか、どうでしょうか。

これで、追加請求もありましたが、経営主体の実例のパターン分け、イメージは大体つかんでいただけましたかな。もう少しこういうところがというのがあれば、この段階で出しておいてほしいんですが。

中川雅晶委員

申しわけない。素人でよくわからないんですけど、近鉄さんは施設と用地、あまり手放してないんですけど、これは何か、そういうものがあるのかどうか。

豊田政典委員長

そういうとは。

中川雅晶委員

いやいや、結構例えば用地とか施設とかというのも自治体がいっているケースもあるんですけど、近鉄は用地も、それから、施設も近鉄さんが持っておられるので、そういう。

豊田政典委員長

わかる範囲で、事情はわかりますか。

館都市整備部理事

この上の二つは近鉄さん所有ですが、この三岐鉄道は、ご承知のように、これは譲渡、完全にされておりますので、近鉄さんでも両方パターンがございます。

豊田政典委員長

ほかは、質問、資料請求、ありませんか。

(なし)

豊田政典委員長

なければ、次の段階で、皆さんの意見も出し合ってもらいたいと思うんですが、きょうのところ、ここ区切りなんですけど、この辺で区切っておいて、また追加資料を見てということにしますか。

森 智広副委員長

これ、蛇足かもしれないですけど、一応その用地のお金というのも、またわかれば。参考に。もし買うとすれば。もしです。いろんな情報が要るので。

豊田政典委員長

それはどこの。

森 智広副委員長

近鉄内部・八王子線の土地です。

館都市整備部理事

その辺はちょっとまだ企業情報でもございますので、出せないかもしれませんが。我々が、例えば評価とか、そんなのはわかるわけです。これ、企業情報になりますので、それ

はちょっと可能な範囲ということで、済みません。

豊田政典委員長

お願いしておきます。

それでは、追加資料の請求もありましたので、きょうの特別委員会はこの程度で終了したいなと思います。また、先ほど途中で言いましたが、追加の資料請求がありましたら、なるべく早目に議会事務局まで文書で出していただければ、可能な範囲で対応をお願いしていきます。また、いろいろと考えてください。

じゃ、先ほど決めてもらったように、2月21日ですね。本会議終了後、次回の会議といたしたいと思います。

じゃ、委員会はここまでとします。ありがとうございました。

15：27閉議